



# Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville

Sylvie Fol, Caroline Gallez

## ► To cite this version:

Sylvie Fol, Caroline Gallez. Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. Colloque International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain, Jan 2013, Champs-sur-Marne, France. halshs-00780292

**HAL Id: halshs-00780292**

**<https://shs.hal.science/halshs-00780292>**

Submitted on 23 Jan 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville**

Sylvie Fol (Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne, UMR Géographie - Cités)  
Caroline Gallez (LVMT-IFSTTAR)

### **Introduction**

Depuis les années 1990, la question de l'équité de l'accès à la ville et aux aménités urbaines a fait l'objet de nombreux travaux dans le domaine des études urbaines, de la planification territoriale, des transports et de la mobilité, notamment au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. La littérature fait cependant apparaître un relatif paradoxe : alors même que les études sur l'accessibilité, les réflexions sur la notion d'équité, les travaux empiriques se multiplient, la prise en compte des inégalités sociales et l'usage de la notion d'accessibilité dans le champ des transports sont aujourd'hui encore peu développés (Fol et Gallez, 2012). Notre hypothèse est que ce paradoxe peut s'expliquer par une relative confusion entre les notions de mobilité et d'accessibilité, qui repose sur l'idée que toute amélioration des conditions de déplacement conduit à une amélioration de l'accès aux aménités. De fait, la question de l'accès n'est souvent envisagée que sous l'angle des déplacements et l'augmentation de l'accessibilité privilégie presque exclusivement les politiques de transports. Dans cette communication, nous souhaitons montrer que la notion d'accessibilité ouvre des voies nouvelles à la fois en termes d'analyse des inégalités sociales d'accès aux ressources urbaines et en termes de politiques publiques.

A partir d'un état de l'art des indicateurs d'accessibilité et de leurs usages, nous explorons les possibilités et l'intérêt d'un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville à travers la notion d'accessibilité. Nous commençons par souligner la diversité des définitions de l'accessibilité et les qualités différentielles des indicateurs existants. Puis nous montrons que si la question de l'exclusion sociale est associée à une approche multidimensionnelle de l'accessibilité, dans la pratique, la priorité est accordée aux enjeux de transport et de mobilité, ce qui soulève plusieurs problèmes du point de vue de la prise en compte des inégalités sociales d'accès à la ville. Enfin, nous soulignons l'intérêt de la notion d'accessibilité dans une approche de la justice sociale fondée sur la notion de capacités d'Amartya Sen et envisageons plusieurs pistes pour renouveler les réflexions en matière d'action publique dans le champ des transports et des autres politiques urbaines.

- 1 -

### **L'accessibilité, définitions et mesures**

« Accessibility is a slippery notion (...) one of those common terms that everyone uses until faced with the problem of defining and measuring it » (Gould, 1969).

Le constat dressé par Gould à la fin des années 1960 sur les ambiguïtés et les difficultés de mesure de l'accessibilité semble toujours valable aujourd'hui, en dépit des nombreux travaux théoriques et empiriques qui ont utilisé cette notion, en géographie, en aménagement, en sociologie ou en ingénierie des transports. L'accessibilité apparaît en effet comme une notion complexe (1), qui reste difficile à mesurer (2).

## 1.1. Une notion complexe et multidimensionnelle

« Accessibility is a potential of opportunities for interaction » (Hansen, 1959).

Depuis les années 1950, l'accessibilité a été définie de différentes manières, en fonction des perspectives d'analyse retenues.

L'accessibilité d'un lieu mesure le degré de facilité avec lequel ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, en utilisant tout ou partie des moyens de transport existants (Bavoux et alii, 2005). L'accessibilité à une ressource (emploi, service, etc.) ne dépend pas seulement des performances du système de transport, mais également de la manière dont cette ressource se distribue spatialement. On parle par exemple de l'accessibilité à l'emploi à partir d'un lieu donné, en tenant compte de la manière dont ces emplois se localisent dans l'espace autour de ce lieu et des moyens de transport disponibles pour se rendre dans ces différents lieux. L'accessibilité à une opportunité met ainsi en relation deux composantes : un *facteur d'attraction*, qui correspond à la répartition des activités au sein d'un espace donné et un *facteur d'impédance*, qui traduit la résistance à vaincre pour atteindre ce lieu, notamment en termes de temps et de coût de transport.

Au-delà de ces deux dimensions de transport et d'aménagement de l'espace, le temps joue un rôle important dans l'accès effectif des individus aux opportunités ou aux aménités urbaines. La possibilité d'accomplir une activité dans un lieu donné dépend des horaires d'ouverture ou de fermeture de ce lieu, mais également de la durée de l'activité, des variations temporelles de l'offre de transport, ou encore des contraintes d'emploi du temps des personnes qui souhaitent accomplir cette activité. L'importance de cette dimension temporelle et individuelle de l'accessibilité a été pour la première fois soulignée par Hägerstrand (1970) et développée dans les travaux de la « Time-Space Geography ».

Enfin, l'accessibilité dépend également de caractéristiques individuelles telles que le revenu, l'âge, le genre, l'origine sociale, les compétences physiques ou cognitives, etc., qui influencent la capacité à utiliser certains modes ou certains services de transport, le degré de discrimination vis-à-vis de la pratique de certaines activités ou encore les systèmes de contraintes individuels. Pour Farrington (2007), la notion d'accessibilité « is at least as much about people as places ».

Une mesure idéale de l'accessibilité devrait ainsi prendre en compte au moins quatre dimensions interdépendantes entre elles (Geurs & Van Wee, 2004) : celle de l'organisation spatiale des opportunités, celle des performances du système de transport, celle de l'organisation temporelle des opportunités et des individus (horaires des activités, emplois du temps individuels) et enfin celle des individus.

## 1.2. Une multiplicité d'indicateurs

Selon Handy et Niemeier (1997), le plus grand obstacle à l'utilisation du concept d'accessibilité réside dans la difficulté de le traduire sous forme d'indicateurs opérationnels. L'histoire de l'accessibilité renvoie de fait au développement de mesures particulières (Weber, 2006) qui, selon les objectifs poursuivis dans les études, mettent l'accent sur une ou plusieurs de ses composantes. Dans la littérature, trois catégories principales d'indicateurs sont habituellement identifiées (Handy & Niemeier, 1997 ; Geurs & Ritsema Van Eck, 2001).

(i) Les *indicateurs d'accessibilité spatiale* (location-based measures) mesurent l'éloignement d'un lieu à une ressource distribuée spatialement autour de ce lieu. Généralement calculés pour un mode de transport particulier, ces indicateurs sont utilisés pour comparer les niveaux d'accessibilité de différentes zones ou évaluer l'évolution du niveau d'accessibilité liée à la mise en œuvre de projets de transport ou d'aménagement. Différents types d'indicateurs relèvent de cette catégorie : mesures de distance, de contours (isochrones), mesures gravitaires (qui prennent en compte des différences d'attractivité des opportunités en fonction de leur distance au point d'origine), dont les plus sophistiqués (« competition

factors » et « inverse balancing factors ») prennent respectivement en compte les effets de compétition entre demandeurs d'une opportunité et entre demande et offre d'opportunités.

(ii) Les *indicateurs individuels d'accessibilité* estiment l'accessibilité à l'échelle individuelle en intégrant les contraintes temporelles liées aux opportunités et aux individus. Ils peuvent prendre différentes formes, en particulier celles de « prismes spatiaux-temporels » en trois dimensions représentant les espaces-temps potentiels au sein desquels l'accès aux opportunités est possible selon des contraintes de temps prédéterminées. Les indicateurs les plus récents utilisent des SIG qui permettent de rendre compte des variations temporelles et individuelles de l'accès aux opportunités.

(iii) Les *indicateurs d'accessibilité fondés sur l'utilité* (utility-based measures) évaluent l'accessibilité à partir du bénéfice que les individus retirent de l'accès à des activités distribuées dans l'espace. Ces indicateurs, développés notamment en France à partir des travaux de Koenig (1974, 1980) relient accessibilité et théorie économique. Ils utilisent des modèles dits logit multinomiaux (ou « logsum ») qui calculent la probabilité qu'un individu fasse un choix particulier en fonction de l'utilité relative qu'il attribue à ce choix par rapport à tous les autres choix possibles.

Parmi ces indicateurs, les plus satisfaisants sont souvent les plus difficiles à mettre en œuvre, faute de données ou du fait de leur complexité. Malgré une montée en puissance de la question des inégalités sociales d'accès, la mesure des disparités réelles reste souvent sommaire ou incomplète.

## - 2 -

### **Accessibilité, mobilité et exclusion sociale**

La diffusion de la notion d'exclusion sociale s'est accompagnée d'une prise en compte de la dimension spatiale dans l'appréhension des inégalités sociales, et renvoie notamment à une acception large de la notion d'accessibilité qui dépasse les seuls enjeux de transport (1). Pour autant, la réponse au problème de l'accès à la ville continue d'être formulée en premier lieu en termes de politiques de transport et de mobilité, comme le souligne la relative confusion entre l'usage des termes de mobilité et d'accessibilité. Or, malgré les nombreux travaux empiriques développés depuis les années 1990, les relations entre exclusion sociale, mobilité et accessibilité restent aujourd'hui encore mal identifiées (2).

#### **2.1. Exclusion sociale et spatialisation de la question sociale**

Depuis les années 1990, la question de l'exclusion sociale a pris une place importante dans les débats politiques en Europe, avec des fondements idéologiques parfois différents d'un pays à l'autre mais une relative convergence dans le passage des politiques de *Welfare* aux politiques de *Workfare*, visant le retour à l'emploi des populations précarisées. À la différence des concepts habituellement utilisés pour aborder les problèmes sociaux, la notion d'exclusion sociale met l'accent sur la dimension spatiale de la question sociale, qui inspire une vision élargie de l'accessibilité.

En France, le discours sur l'exclusion sociale évolue durant les années 1980 et 1990, mettant l'accent sur le risque d'isolement social lié au chômage de longue durée, qui serait particulièrement important dans les banlieues défavorisées (Béland, 2007). La perception d'un lien entre faible accessibilité aux ressources urbaines et risque d'exclusion sociale a donné lieu à des politiques spécifiques. Ce constat a notamment été à l'origine de politiques territorialisées de désenclavement des quartiers en difficultés par l'amélioration de l'offre de transports collectifs (Harzo, 1998). Plus récemment, l'enjeu s'est en partie réorienté dans la perspective des politiques de *Workfare*, le manque de mobilité étant dès lors considéré comme un obstacle à la recherche d'emploi. Les politiques se sont alors tournées vers des aides

individuelles, cherchant à développer « l'employabilité » des individus et, pour ce faire, leur capacité à se déplacer.

En Grande-Bretagne, le thème de l'exclusion sociale est devenu une priorité de l'action gouvernementale à la suite de l'élection de Tony Blair en 1997, marquant le retour en force des idées sociales-libérales théorisées par Anthony Giddens (Bertin, 2008). Cette priorité se concrétise à travers la création de la Social Exclusion Unit (SEU), sorte d'administration de mission destinée à favoriser une action interministérielle en faveur de la lutte contre l'exclusion sociale. Le rapport annuel de 2003 de la SEU identifie le défaut d'accès à certaines opportunités (emploi, éducation, santé) comme un facteur d'exclusion sociale (SEU, 2003). Si les problèmes de transport occupent une large place dans le rapport de la SEU, il est admis que l'accès aux services urbains n'est pas seulement une question de transport, mais dépend également de la manière dont certaines activités clés sont localisées et mises à disposition des personnes : « Solving accessibility problems may be about transport but also about locating and delivering key activities in ways that help people reach them » (SEU, 2003, 6). A la même époque, le gouvernement britannique met en place les principes de l'*accessibility planning*, qui prône une meilleure intégration des politiques de transports et d'implantation des activités et des services et dont le but est de « créer un processus plus transparent, plus intégré et plus équitable dans les décisions de transports et d'urbanisme » (Lucas, 2006).

Selon Farrington (2007), les réflexions sur les processus d'inclusion ou d'exclusion sociale renvoient à une acception large de l'accessibilité, qui s'inspire des travaux fondateurs de Moseley sur le milieu rural (1979), interrogeant la *mise en capacité* (*get at ability*) des personnes à atteindre et à prendre part aux activités considérées comme *normales* pour une société. Si la capacité à atteindre un lieu dépend de son éloignement et de l'accès à un service de transport adapté, la capacité à prendre part aux activités relève d'une pluralité d'autres facteurs, renvoyant au caractère multidimensionnel de la notion d'accessibilité (en termes de localisation des activités, d'organisation temporelle, de contraintes et de ressources individuelles).

## **2.2. Transport, mobilité et exclusion sociale**

Alors que la question de l'exclusion sociale appelle un élargissement de la notion d'accessibilité, dans la pratique, les problèmes d'inégalités sociales d'accès à la ville restent prioritairement formulés en termes d'accès à la mobilité. Dans le champ des transports, les méthodes d'analyse ou d'évaluation mettent l'accent sur une conception étroite de l'accessibilité, centrée sur les mesures de performance des réseaux ou l'observation des pratiques effectives de mobilité. En France, les travaux empiriques recourant à une approche individuelle de l'accessibilité restent des exceptions (Wenglenski, 2004 ; Caubel, 2006).

Il existe ainsi une relative confusion entre les termes d'accessibilité et de mobilité, que traduit le recours indifférencié aux deux termes dans les démarches de planification (Handy, 2002). Cette confusion est préjudiciable à plusieurs titres. D'une part, l'amélioration des conditions de déplacement est presque systématiquement assimilée à une amélioration de l'accessibilité. Or l'amélioration de l'accessibilité varie selon l'échelle spatiale considérée : en particulier, une infrastructure de transport rapide privilégie l'accès à longue distance au détriment des moyennes distances. Par ailleurs, le développement des réseaux de transport, en favorisant l'étalement urbain et la création de zones périurbaines peu denses, peut entraîner, à terme, une dégradation de l'accessibilité (Handy, 2002). D'autre part, contrairement au lien positif habituellement fait entre mobilité et insertion sociale, les différences de mobilité individuelle sont difficilement interprétables directement en termes d'inégalités sociales ou de degré d'intégration sociale. Une mobilité élevée peut en effet résulter de fortes contraintes d'accès ou de l'accomplissement de programmes d'activités complexes pour des personnes pauvres ou en situation précaire (Jouffe, 2007). A l'inverse, une faible mobilité peut être un choix,

notamment pour les populations aisées, qui ont la capacité de se loger dans les zones centrales, les plus denses en aménités urbaines.

Plusieurs auteurs ont souligné le manque d'indicateurs pertinents pour analyser le lien entre exclusion sociale et transport. Selon Church et alii (2000) les indicateurs d'accès au transport (par exemple le taux de motorisation) sont plus souvent utilisés comme des variables de substitution (proxy) pour mesurer la pauvreté que comme des facteurs susceptibles d'expliquer les processus d'exclusion. De nombreuses études empiriques analysent ainsi les conditions d'accès de certains groupes de population présumés exclus (familles monoparentales, personnes sans emploi, habitants des quartiers défavorisés) sans aborder explicitement le rôle de l'accès dans le processus d'exclusion. Des travaux mesurant les inégalités d'accès aux services et aux équipements ont certes été menés en Grande-Bretagne (Wixey et al., 2005), aux Etats-Unis (Handy et Clifton, 2001), en Australie (Currie et al., 2007) au Canada (Apparicio et Seguin, 2006 ; Paez et al., 2010) et plus rarement, en France (Caubel, 2006 ; Motte, 2006). Cependant, la plupart des travaux sur les inégalités d'accès se sont penchés exclusivement sur l'accès à l'emploi, notamment à partir du travail fondateur de John Kain sur le *spatial mismatch* aux Etats-Unis, qui se réfère au décalage spatial entre la localisation résidentielle des minorités ethniques et la localisation des emplois qu'ils sont susceptibles d'occuper. Les conclusions de ces études sont souvent contradictoires et mettent en évidence le poids d'autres variables que la distance (origine ethnique, discrimination, manque de qualifications, contraintes temporelles) pour expliquer les difficultés d'accès à l'emploi de certains groupes. Selon Grengs (2010), cette variation des résultats tient à l'imprécision de la notion de *spatial mismatch*, focalisée sur un problème de distance plutôt que d'accessibilité.

Dans la plupart des pays européens, l'évaluation *ex-ante* des projets de transport de transport est fondée sur un calcul coûts-avantages classique, qui évalue les bénéfices en termes de gains de temps. Pourtant, la valorisation des gains de temps a donné lieu depuis longtemps à de nombreuses critiques (Metz, 2008). Des travaux empiriques ont montré qu'à moyen ou long terme, l'amélioration des vitesses de déplacement était réutilisée par les agents économiques non pour gagner du temps mais pour atteindre de nouvelles opportunités (Zahavi et Talvitie, 1980). Certains auteurs ont sur la base de ce même constat proposé de promouvoir une approche en termes de gains d'accessibilité (Koeng, 1974). Par ailleurs, l'approche coûts-avantages, fondée sur la théorie utilitariste de maximisation du surplus global, ne différencie pas les gains (ni les pertes) en fonction des individus ou des groupes d'individus et ne permet donc pas de prendre en compte la question des inégalités sociales. Elle repose sur une hypothèse de répartition optimale des revenus, qui néglige le fait que l'utilité marginale d'une unité monétaire n'est pas la même selon que l'on est riche ou pauvre. Enfin, cette approche suppose l'existence d'une corrélation positive entre le nombre total de déplacements prévu par les modèles de trafic et les bénéfices attendus par le projet. Cette hypothèse de rendements croissants privilégie le développement des liaisons les plus rentables au détriment de la prise en compte des enjeux d'équité spatiale (Bonnaïfous et Masson, 2003) et sur le plan social, favorise *a priori* les individus déjà les plus mobiles et les plus motorisés (Martens, 2006).

### - 3 -

## **Inégalités sociales d'accès et action publique : vers un renouvellement des problématiques et des instruments ?**

Compte tenu des limites des mesures et des modèles les plus couramment utilisés actuellement, la notion d'accessibilité nous semble offrir des possibilités de renouvellement des approches et des outils nécessaires pour comprendre et lutter contre les inégalités sociales d'accès aux ressources urbaines.

### 3.1. Exclusion sociale, accessibilité et justice sociale

Dans son acception la plus large de *mise en capacité* (*get-at-ability*) des personnes à atteindre et à prendre part aux activités que la société considère comme normales, la notion d'accessibilité apparaît centrale dans la réflexion sur les moyens d'atteindre une plus grande intégration (inclusion) sociale ou à l'inverse de lutter contre l'exclusion sociale. L'interrogation sur la nature des activités 'normales' ou sur le degré de participation minimale peut renvoyer à différentes conceptions de la justice sociale. La notion d'accessibilité interroge ainsi les modalités de mise en œuvre de l'équité (Young, 1994) et de la justice spatiale (Soja, 2010). Elle permet d'intégrer explicitement la notion d'espace dans les approches de la justice sociale (Farrington et Farrington, 2005).

Les travaux empiriques sur l'accessibilité (cités plus haut) se sont focalisés sur l'accès des individus aux ressources les plus basiques : l'emploi, la santé, l'éducation, l'alimentation. Faire en sorte que l'accès à un ensemble de ressources essentielles soit assuré renvoie à la théorie de la justice sociale développée par Rawls. Cette approche, qui s'oppose à la théorie utilitariste de maximisation du bien-être total, prône une distribution juste (garantissant l'accès des plus démunis) des *biens premiers* : libertés de base (liberté politique, de pensée, de conscience, de mouvement, etc.), dotations socio-économiques (revenus, accès aux positions d'autorité et de responsabilité, services de santé, etc.) et bases sociales du respect de soi-même.

Partant d'une critique des travaux de Rawls, Amartya Sen (2009) suggère de s'intéresser aux inégalités de pouvoir plutôt qu'aux inégalités de ressources des individus en proposant une approche fondée sur les *capabilités* (*capabilities*). Selon Sen, Rawls se contente d'évaluer « les possibilités offertes aux individus à l'aune des moyens qu'ils possèdent sans tenir compte des grosses variations d'aptitude à *convertir* les biens premiers en vie satisfaisante » (Sen, 2012, 97). La personne handicapée, par exemple, ne peut agir comme le valide, même à revenu identique. Il suggère pour sa part d'évaluer la qualité de la vie à partir de ce que les individus sont vraiment en mesure de réaliser, à des *états* (*beings*) et des *actions* (*doings*) qu'il désigne sous le terme de fonctionnements (*functionings*). Sen insiste plus particulièrement sur la prise en compte des *fonctionnements potentiels*, par opposition aux fonctionnements accomplis, qui ne s'intéresseraient qu'aux résultats et non à l'ensemble des opportunités d'atteindre ce résultat. La *capabilité*, qui représente « la liberté de fonctionner de l'individu », est définie comme « l'ensemble des fonctionnements potentiels que l'individu peut réaliser » (Bertin, 2008).

### 3.2. Renouveler les problématiques de transport et de mobilité

Au regard des concepts habituellement utilisés dans le champ des transports, la notion d'accessibilité présente plusieurs intérêts pour l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville et la formulation des problématiques.

Comme le souligne Farrington (2007), c'est sous sa forme normative que le concept d'accessibilité est le plus utile, car il est directement traductible en termes d'objectifs politiques : « It expects that the demonstration of low or lower levels of accessibility experienced by different people or groups will demonstrate the duty of society to take action to increase these lower levels ». Le droit à l'accessibilité, dans la perspective de l'approche des *capabilités* de Sen, pourrait être formulé comme le droit de chaque individu à accéder aux ressources et aux opportunités qui lui permettent de mener la vie qu'il souhaite. Une telle formulation apparaît à la fois moins ambiguë et plus respectueuse des disparités individuelles que celle d'un droit universel à la mobilité. Soulignant le décalage entre la reconnaissance universelle d'un droit à la mobilité et les inégalités observées historiquement dans l'exercice de ce droit, Cresswell (2004) avance l'idée que la mobilité renvoie non pas à une liberté individuelle mais à un produit social « inhérent au monde dans lequel nous vivons et qui est à la fois la force vitale de notre modernité et un virus qui menace de l'anéantir ». D'autres

auteurs ont également insisté sur les risques de glissement sémantiques entre droit et injonction à la mobilité, dans un contexte où la mobilité est érigée en valeur positive (Bacqué et Fol, 2007).

Ces différents constats plaident en faveur d'une reformulation de la question des inégalités sociales d'accès par la notion d'accessibilité, qui met l'accent sur les opportunités et non sur les comportements réels (Moseley, 1979, cité par Farrington et Farrington, 2005) et qui amène à raisonner en termes de potentiel et non de résultats. En termes opérationnels, on peut suggérer les pistes suivantes :

- il semble nécessaire de développer des études empiriques sur la manière dont, dans un contexte spatial donné, les personnes s'approprient ou pas le potentiel d'accessibilité qui est à leur disposition. Cette approche impose de combiner des approches quantitatives, mesurant l'accessibilité comme potentiel, et des approches qualitatives, permettant d'appréhender l'expérience réelle des groupes et des individus, la manière dont ils perçoivent leur accessibilité et les barrières éventuelles à sa mise en œuvre.
- ces approches vont de pair avec un renouvellement des outils de mesure et de modélisation. Tandis que les modèles fondés sur des indicateurs en termes de gains de temps semblent totalement inadaptés pour intégrer la dimension des inégalités sociales, les mesures fondées sur l'utilité (utility-based measures) semblent au contraire prometteuses, en ce qu'elles prennent en compte les différentiels d'impact de l'action politique en fonction des inégalités de départ entre les individus (utilité marginale décroissante).
- ces mesures étant complexes à mettre en œuvre, on peut envisager, à partir des outils existants, d'améliorer l'appréhension et la prise en compte des inégalités d'accès en combinant l'usage d'indicateurs individuels (qui requièrent des enquêtes relativement lourdes) et d'indicateurs spatiaux désagrégés (qui permettent de préciser la mesure pour des groupes donnés). Cette méthode combinée a déjà été utilisée dans différents travaux (Handy et Niemeier, 1997 ; Wenglenski, 2004 ; Preston et Rajé, 2007).
- enfin, il semble important de se départir de l'idée que toute mesure susceptible d'améliorer l'accessibilité bénéficiera de la même manière à tous les usagers. Il s'agit ainsi d'identifier les gagnants et perdants de l'action publique et d'intégrer cette dimension dans le débat public et politique.

### **3.3. Vers une approche multisectorielle de l'accès à la ville ?**

En termes de politiques publiques, l'application opérationnelle de la notion d'accessibilité conduit à envisager un large spectre de stratégies, qui ne passent pas toutes par une augmentation des déplacements (Handy, 2002). Comme l'indiquent Curtis et Scheurer (2010), « while mobility is concerned with the performance of transport systems in their own right, accessibility adds the interplay of transport systems and land-use patterns as a further layer of analysis ». Ainsi, la réduction des inégalités d'accès aux ressources urbaines passe certes par des politiques de transports ciblées sur certains quartiers ou sur certaines catégories de population, mais elle nécessite surtout un rapprochement entre politiques d'urbanisme et politiques de déplacements, à l'instar des démarches initiées en Grande Bretagne avec *l'accessibility planning*.

Bien que le principe de la coordination entre urbanisme et transports soit devenu le nouveau mot d'ordre de politiques urbaines de plus en plus imprégnées des notions de ville compacte, de ville durable, d'urbanisme tourné vers les transports (issu de l'idée de *transit-oriented development* venue des Etats-Unis), ces orientations prennent encore peu en considération la dimension des inégalités sociales (Jemelin et al., 2007). Récemment, la mise en place des contrats de développement territorial a amorcé une évolution probable vers une meilleure prise en compte de la question du logement social ou des inégalités territoriales mais cette évolution reste embryonnaire (Gallez, 2012). De même, la recomposition en cours de la



politique de la ville ira probablement dans le sens d'une territorialisation accrue des politiques dites de droit commun, qui permettra un renforcement de l'accès aux services publics des populations des quartiers sensibles<sup>1</sup> ne passant pas exclusivement par des politiques de transports.

Ces évolutions seront d'autant plus effectives qu'elles pourront s'appuyer sur une meilleure connaissance des besoins des populations. De ce point de vue, même si les indicateurs restent une source indispensable pour le diagnostic, la participation des habitants semble un outil incontournable, tant du point de vue de la compréhension des problèmes que de la mise en œuvre des réponses politiques.

---

<sup>1</sup> Aujourd'hui, différents rapports (ONZUS, Cour des Comptes) montrent que les habitants des quartiers sensibles sont dans l'ensemble désavantagés du point de l'accès aux services publics de l'emploi, de la santé, etc.

## Références

- APPARICIO, P., SEGUIN, A.-M. (2006) Measuring the accessibility of services and facilities of residents of public housing in Montréal, *Urban Studies*, 43(1), 187-211.
- BACQUE M.H., FOL S. (2007) L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1) : 89-104.
- BAVOUX J.J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P. (2005) Géographie des transports. Paris, Armand Colin.
- BELAND D. (2007) The social exclusion discourse: ideas and policy change. *Policy and Politics*, 35(1): 123-139.
- BERTIN A. (2008) L'approche par les capacités d'Amartya Sen, une nouvelle voie pour le socialisme libéral. *Cahiers du GREThA* n°2008-09, Université de Montesquieu Bordeaux IV.
- BONNAFOUS A., MASSON S. (2003) Evaluation des politiques de transport et équité spatiale. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* 4 : 547-572.
- CASS N., SHOVE E., URRY J. (2005) Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review* 53(3): 539-555.
- CAUBEL D., (2006), *Politiques de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat, Université de Lyon II.
- CHURCH A., FROST M., SULLIVAN K. (2000) Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7: 195-205.
- CRESSWELL T. (2004) Justice sociale et droit à la mobilité. In Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir) *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, pp. 145-153.
- CURRIE, G., RICHARDSON, T., SMYTH, P., VELLA-BRODRICK, D., HINE, J., LUCAS, K. (2007), Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – preliminary results, *Transport Policy*, 16(1), 97-105.
- CURTIS, C., SCHEURER, J. (2010) Planning for sustainable accessibility: developing tools to aid discussion and decision making, *Progress in Planning*, 74, 53-106.
- FARRINGTON, J., FARRINGTON, C. (2005) Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation, *Journal of Transport Geography*, 13, 1-12.
- FARRINGTON J. (2007) The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography* 15: 319-330.
- FOL S., GALLEZ C. (2012) The role of social data in investment assessment: current practice and potential improvements. Papier présenté au séminaire international de la Fondation Volvo pour la Recherche et l'Enseignement (VREF) *Financing Urban Access*, 7-11 mai 2012, Bellagio, Italie.
- GALLEZ C. (2012) Territorial Development Contracts: multi-scale negotiation of the link between transport and urban planning in the Greater Paris Region. Communication au séminaire *Rails and Urban Development. United Kingdom/France: a comparative approach*. University of Liverpool, 29&30 Novembre 2012.
- GEURS, K.T., RITSEMA VAN ECK, J.R. (2001) *Accessibility measures: review and applications*, RIVM report 408505006, National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven. ([www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/408505006.html](http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/408505006.html))
- GEURS K.T., VAN WEE B. (2004) Accessibility évaluation of land-use and transport stratégies: reviews and research directions. *Journal of Transport Geography* 12: 127-140.
- GOULD P. (1969) *Spatial diffusion*. Resource paper 17, Association of American Geographers, Washington DC.
- GRENGS J. (2010) Job accessibility and the modal mismatch in Detroit. *Journal of Transport Geography* 18: 42-54.
- HÄGERSTRAND T. (1970) What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association* 24: 7-21.

- HANDY, S. (2002) Accessibility- vs. Mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US, Paper presented at the *European Conference of Ministers of Transport* (ECMT), Paris, May 2002.
- HANDY S.L., NIEMEIER D.A. (1997) Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning A* 29: 1175-1194.
- HANDY, S., CLIFTON, K. (2001) Evaluating Neighborhood Accessibility: Possibilities and Practicalities, *Journal of Transportation and Statistics*, 69-78.
- HANSEN W.G. (1959) How accessibility shapes land use. *Journal of American Institute of Planners* 25(1): 73-76.
- HARZO C. (1998), *Mobilité des populations en difficultés : connaissance des besoins et réponses nouvelles*, Document de synthèse, Paris, DIV et Ministère de l'Emploi et de la Solidarité.
- JEMELIN, C., KAUFMANN, V., BARBEY, J., KLEIN, T., PINI G. (2007) *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes*, EPFL-Prédit 3, Cahier du LaSUR n°10, 152 p.
- JOUFFE, Y. (2007) *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, Thèse de Doctorat, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- KAIN, J. (1968), Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 82, pp. 175-197.
- KOENIG, J.G. (1974) Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique*, 25(2), 275-297.
- KOENIG, J.G. (1980) Indicators of urban accessibility: theory and applications, *Transportation*, 9, 145-172.
- LUCAS, K. (2006) Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK, *Transportation Research Part A*, 40, 801-809.
- MARTENS K. (2006) Basing transport planning on principles of social justice. *Berkeley Planning Journal* 19(1): 1-17.
- METZ D. (2008) The myth of travel time savings. *Transport Reviews* 28(3): 321-336.
- MOSELEY M.J. (1979) Accessibility: the rural challenge. London, Methuen.
- MOTTE B., (2006), *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, Thèse de Doctorat, Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne.
- PAEZ, A., GERTES MERCADO, R., FARBER, S., MORENCY, C., ROORDA, M. (2010) Relative accessibility deprivation indicators for urban settings : definitions and application to food desert in Montreal, *Urban Studies*, 47(7), 1415-1438.
- PAUGAM S. (dir) (1996) *L'exclusion. L'état des savoirs*. Paris, La Découverte.
- PRESTON J., RAJE F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15: 151-160.
- SEN A. (2012) *L'idée de justice*. Paris, Flammarion (1<sup>ère</sup> édition en anglais en 2009 : The idea of justice, London, Penguin Books Ltd).
- SEU (2003) Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. Office of the Deputy Prime Minister, London, 148 p.
- SOJA, E. (2010), *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- WEBER J. (2006) Reflections on the future of accessibility. *Journal of Transport Geography* 14: 399-400.
- WENGLANSKI S., (2004), « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France », in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, pp. 539-550.
- WIXEY, S., JONES, P., LUCAS, K., ALDRIDGE, M. (2005) *Measuring accessibility as experienced by different socially disadvantaged groups. User needs literature review*, EPSRC FIT Programme, Working paper n°1, 87 p.
- YOUNG, H.P. (1994) *Equity: In theory and practice*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- ZAHAVI, Y., TALVITIE, A. (1980) Regularities in travel time and money expenditures, *Transportation Research Record*, 750, 13-19.